10e Année ⌀ N° 468 — 50 Centimes — 7 Septembre 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : Pékin-Paris ⌀ La réouverture de Chantilly

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

LE RAID PÉKIN-PARIS

Cormier arrivant à Paris, sur sa 10-chevaux *de Dion* munie de pneumatiques *Dunlop*.

(Voir pages 163 à 173.)

Abonnements :
Paris et Départements,, „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
(Changement d'adresse 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient

LES CHAINES RAFER

POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Veptto (Dépos)

Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames. Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb ou mandat. Fabriques françaises. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris.

Arrêtez votre choix sur un

CHRONOMÈTRE LIP

ILS NE VARIENT JAMAIS !

Voiture de Tourisme EUGÈNE **BRILLIÉ**

Construite par *SCHNEIDER & Cie, du Creusot*

DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE

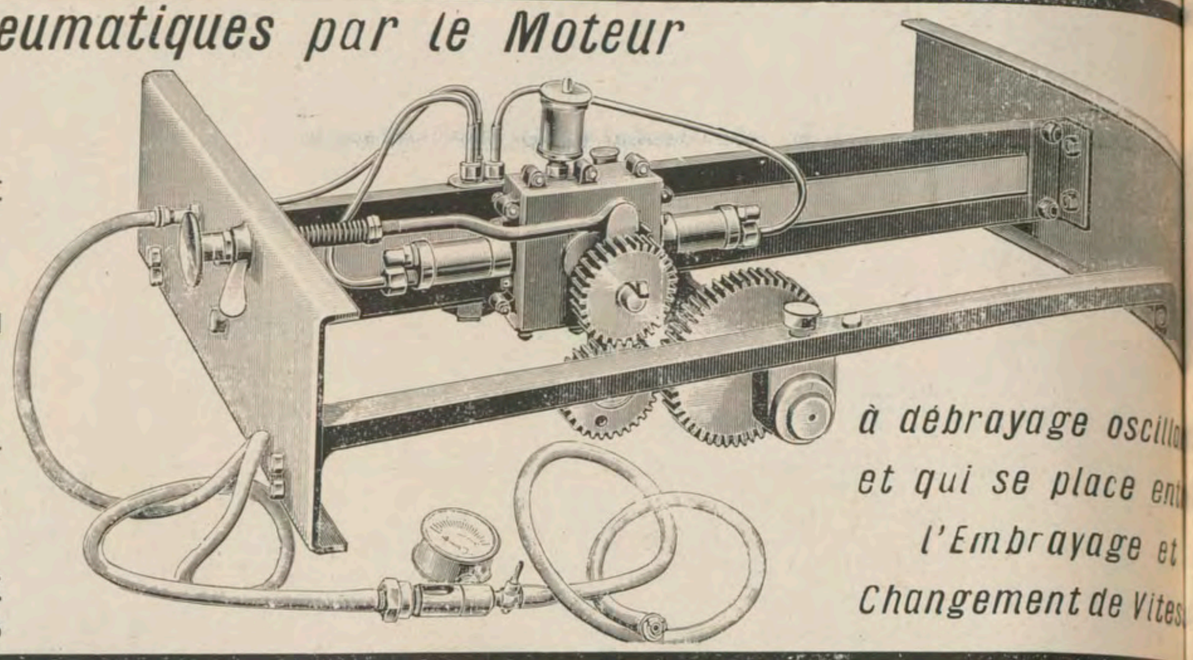
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

Pour gonfler les Pneumatiques par le Moteur
adoptez la
Pompe
B. R. C.
(ALPHA)

Demander le catalogue V et sa prime gratuite.
Le Jeu de l'Automobile

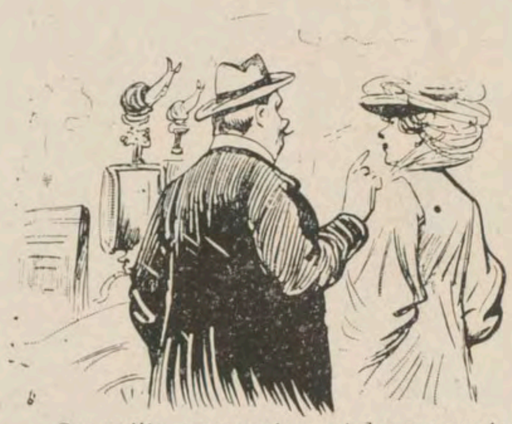
BOAS RODRIGUES & CIE
67, boul. de Charonne, PARIS



à débrayage oscillo
et qui se place ent
l'Embrayage et
Changement de Vites

La Semaine Comique, par Henriot.

NAPOLÉON AUX ENFERS
... « Les héros de la course Pékin-Paris ont passé la Bérésina en automobile... » Les temps sont bien changés... Et les Russes les acclamaient, encore !



— Ces petits ornements sont des escargots en plâtre doré, que j'ai fait mettre sur les lanternes, afin de rappeler à mon chauffeur qu'il est bon quelquefois d'aller doucement !

Appareil sismique permettant aux pochards d'entendre l'arrivée d'un auto et leur donnant ainsi le temps de se garer.

— Tu as la tête aussi dure que ta mère !... et ta mère l'a aussi dure que ces fameux pneus Gaulois, dont la résistance est égale à celle d'un roc !

POUR MAIGRIR

Sans nuire à la santé et sans régime. Amincit la taille, réduit les hanches et le ventre, efface le double menton. Rajeunit les traits et empêche de grossir.

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
SUCCÈS UNIVERSEL
La boîte, 5f. 6 boîtes, 28f.
Pie Vivienne, 16, r. Vivienne, Paris et dans toutes les Pharmacies.

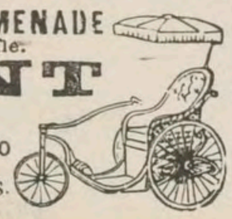
MOTO NAPHTA

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps. supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.



— La bicyclette qui vous a été volée présentait-elle quelques particularités ?
— Elle était munie de pneus Michelin, Monsieur le Commissaire.
— Ce n'est pas une particularité, mon pauvre ami, voyons, toutes les bicyclettes, à l'heure actuelle, en sont munies.

PRENEZ GARDE, Mada
vous commencez à grossir et grossir c vieillir. Prenez donc tous les jours d Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *votre taille restera ou redeviend à sv*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat
Laboratoires **BOUTY, 1, Rue de Châteaudun**, Pa
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets
etc

SANTAL MIDY
INOFFENSIF
D'une pureté absolu
GUÉRISON RADICAL
et rapide des écou ments qui exigeaie autrefois des semain de traitement par le pahu, le cubèbe et injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes l

MAUX D'ESTOMAC - INDIGESTION
Guéris instantanément par les
GOUTTES DES COLONIES
de **CHANDRON**
PARIS, 20, rue de Châteaudun et toutes Pharmacie
Souveraines contre *Maux de Cœur, Cholerine et Dysente*

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

7 Septembre 1907 ✠ N° 468
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LE RAID PÉKIN-PARIS ✠ CORMIER A BAZEILLES (1)

Cormier avait fait l'achat, à Pékin, d'un superbe drapeau Chinois. Il l'avait gardé précieusement au fond d'une valise, de peur de l'abîmer au cours des innombrables péripéties du parcours. Mais, dès qu'il a, enfin, passé la frontière française, il songe à faire la toilette de sa petite de Dion *de 10-chevaux, pour qu'elle traverse la France munie de ses plus beaux atours. Il reprend le drapeau chinois et l'étend sur l'arrière de la voiture, pour cacher les bagages. C'est ainsi que, lorsque le beau temps le permit, Cormier traversa les villes qui le séparaient de Paris.*

1. *(Voir les numéros 462, 463, 465 et 467.)*

LE RAID PÉKIN-PARIS

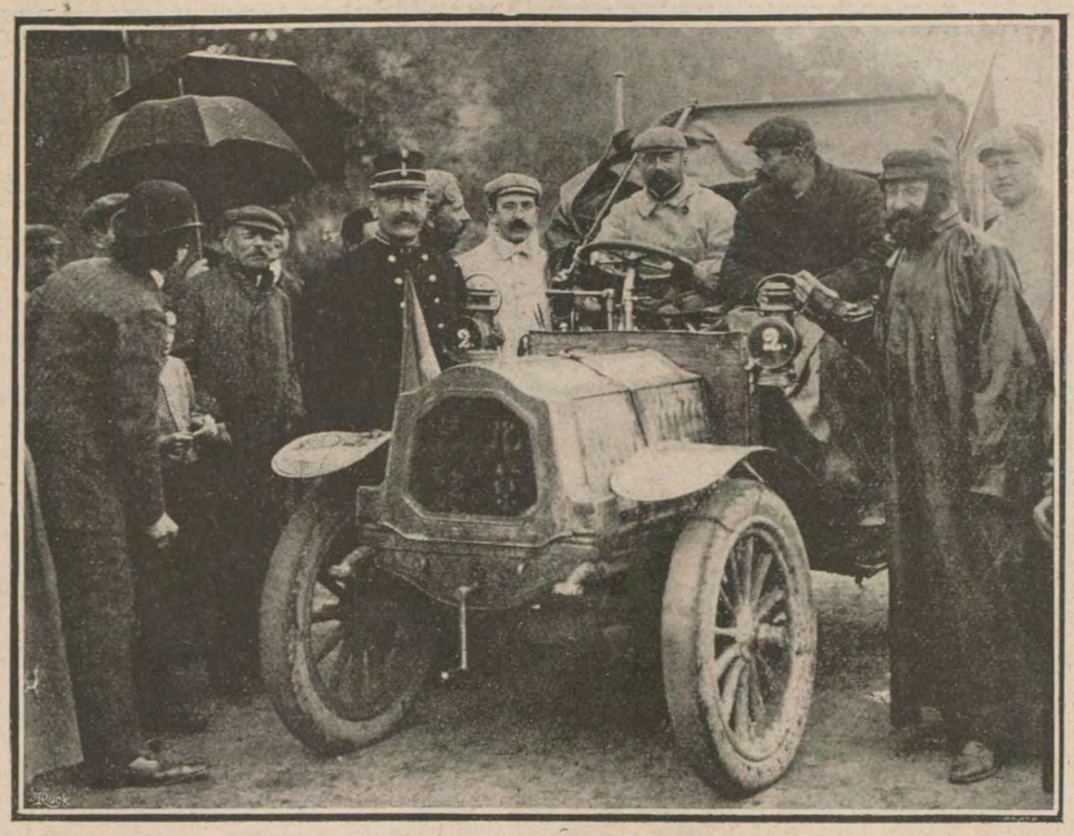
Les glorieux concurrents de Pékin-Paris sont arrivés à Paris le 30 Août, à 6 heures du soir. Ils étaient partis de Pékin le 10 juin, à 10 heures du matin. Michel Corday raconte les péripéties du voyage et rend hommage à l'énergie de ces héros

CETTE interview est extraite à quelqu'un qui ne s'en laisse pas prendre, par quelqu'un qui n'en a jamais pris. En effet, je n'ai jamais pratiqué cette délicate opération et Cormier répugne à la subir. Mais une amitié qui date du collège, c'est-à-dire de vingt ans, me lie au héros de Pékin-Paris. Et la *Vie au Grand Air* en a profité pour nous faire sortir de nos habitudes. Oh ! j'ai joué mon rôle en conscience. J'ai pris une interview de 36 heures, une interview de 100 kilomètres, depuis la bonne accolade du retour, par la nuit noire, dans la forêt de Compiègne, jusqu'au lendemain de l'apothéose, dans le bien-être et la détente du *home* retrouvé.

Ensemble, nous avons feuilleté sa mémoire, son journal de bord, ses dossiers, et cette collection de photos qu'il ne connaissait pas encore, puisqu'il expédiait au développement ses clichés sitôt pris.

Beaucoup de ces documents sont connus. Que n'a-t-on pas dit, imprimé, sur Pékin-Paris ? Les exploits de ces vaillants trouvèrent en l'un d'eux, Jean du Taillis, un chroniqueur charmant, averti, spirituel et modeste. Hugues Le Roux les célébra, le soir même du retour, à l'Automobile-Club, devant les projections lumineuses, avec une éloquence pénétrante. Et le marquis de Dion prononça, ce même jour, sur la signification et la portée du raid historique, des paroles définitives.

Mais il est des difficultés que Cormier fut seul à connaître.



A la douane belge de Florenville.

Les formalités de la douane sont toujours longues à accomplir, aussi la foule, malgré la pluie, s'était-elle donné rendez-vous à la frontière, pour admirer plus longtemps les hardis voyageurs.

Cormier avant Pékin-Paris.

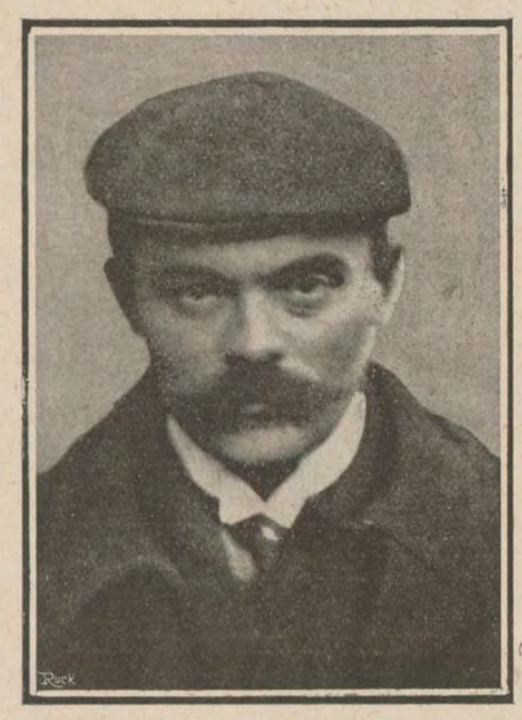
Qui pourrait supposer que cette figure de gentleman est la même que le visage, brûlé par le soleil, de Cormier à son retour du raid Pékin-Paris?

Collignon.

Collignon a prouvé qu'il n'était pas seulement un metteur au point parfait, mais un conducteur intrépide et courageux.

Cormier à l'arrivée.

La figure entourée d'un collier de barbe imposant, les traits tirés et brunis, le courageux Cormier était méconnaissable à son arrivée à Paris.



Bisac.

Le sourire du raid ! L'homme toujours à la peine et toujours gai, dont l'ingéniosité et l'intelligence ont souvent été d'un grand secours.

Par exemple, il était officiellement délégué près des autorités chinoises à Pékin. Il faut imaginer Cormier, que hérisse la vue d'un simple gabelou, aux prises avec la plus subtile, la plus sournoise des bureaucraties. Que de lenteurs, d'atermoiements ! Voilà-t-il pas qu'au dernier moment, le gouvernement chinois décline toutes responsabilités quant au passage en Mongolie ! Le pays est dangereux, la population sauvage. Qu'importe ! Sans autre sauvegarde que leurs passe-ports conservés à grand'peine, ils prennent la route convenue.

Ah ! dame, quand ils abordent le désert redouté, quand surgit à l'horizon un petit point noir qui grossit, devient un cavalier lancé sur eux à fond de train, on arme les carabines... Eh bien, ce terrible Mongol, arrivé sur la voiture, la salue pacifiquement du geste et l'accompagne au galop pendant cinquante kilomètres. Et à la première agglomération de tentes, les nomades apportent aux voyageurs une jatte de lait, plusieurs fois vidée et remplie...

Les Mongols, comme les Chinois, se montrent curieux, et non pas hostiles. Et la première bordée d'injures qui accueillera les voitures sans chevaux viendra d'un charretier sibérien, sortira d'une face blanche. On rentre en pays civilisé.

Entraîné par une longue expérience, Cormier excelle à noter, à vol d'auto, les nuances aussi bien que les vues d'ensemble. Il marque l'attitude du coolie qui accomplit consciencieusement sa tâche avant de toucher son salaire, et celle du moujick qui tend la main aux kopecks avant de pousser à la roue. A Pékin même, il a acquis cette conviction que les Japonais brûlaient du désir de renouveler leur victoire sur les Russes. Appréhension qu'il n'est pas seul a éprouver. Je n'en veux pour preuve que

Jean du Taillis.

Notre confrère Jean du Taillis, qui a suivi l'épreuve de bout en bout, et dont les intéressantes dépêches étaient toujours si impatiemment attendues.

l'interdiction qui lui était faite, en Sibérie, de photographier des ouvrages d'art, et le nombre de policiers qui jalonnaient sa route On craignait qu'ils ne fussent, lui et ses compagnons, des espions japonais. En Pologne, il a senti, dans les toasts mêmes, la fièvre d'un pays qui aspire à recouvrer son indépendance. Il s'est douloureusement étonné du spectacle d'une Russie imbibée d'alcool — la vodka nationale — et il n'explique la persistante vigueur de la race que par le miracle de la vie au grand air.

Car tous ces Russes sont des colosses. Il paraît que, cinq ou six kilomètres avant chaque ville, un officier de police, sous prétexte d'escorte et par attrait de l'automobile, voulait à toute force monter dans la voiture, fût-ce *en lapin*. Or, ces gaillards étaient hauts de d ux mètres et larges à l'avenant. Vous pensez si Cormier refusait avec énergie ces honneurs écrasants !

Il avait tellement peur de surcharger sa petite voiture. C'était un de ses constants soucis. Comme je lui disais que les cahots répétés, sur les pistes rocheuses de Chine, avaient dû le fatiguer, il me répondit:

— Oh ! oui, c'est énervant, à la fin, de craindre constamment que le différentiel ne touche.

Sur la route avant Reims.

Cormier et Collignon ont assuré que, depuis Pékin, ils n'avaient pas changé une seule fois leurs pneumatiques Dunlop *de devant. Un incrédule va regarder s'ils ont l'air d'avoir fait 13.000 kilomètres sans avarie, et, penaud, se contente d'admirer.*

Les zouaves à Creil.

A Creil, les concurrents de Pékin-Paris s'arrêtent pour laisser passer un régiment de zouaves en manœuvres. Il y a si longtemps qu'ils n'ont vu flotter le drapeau national!

Le départ, après le dernier déjeuner.

Les Pékin-Paris ont pris leur dernier déjeuner au Bouquet de la Vallée. Cormier trouve que c'est bien son tour d'être photographié, à lui qui a pris tous les clichés du parcours depuis Pékin.

Comme Mme de Sévigné qui avait mal à la poitrine de sa fille, il souffrait aux organes de sa voiture. N'est-elle pas touchante, cette identification de l'homme et du moteur ? Elle me remet en mémoire le mot de Bisac, le mécanicien des de Dion. Interrogé sur ses impressions à la frontière française tandis qu'il fourgonnait sous le capot, il murmura simplement :

— V'la un ressort qui ne *rappelle* pas depuis Pékin.

Pour lui, cela résumait l'épopée.

Mais puisque je parle de l'équipe de Dion, Cormier m'en voudrait de ne pas toucher un mot de son coéquipier, l'excellent technicien Collignon. Il l'a pour ainsi dire formé à son école, car il l'a eu comme mécanicien à ses côtés en divers concours d'endurance, notamment en Savoie et en Italie. Maintenant voici Collignon passé conducteur en titre. Et quel début ! quatre-vingts jours au volant !

Croyez-vous qu'il a trouvé moyen d'engraisser! En quoi le disciple n'a pas imité le maître : Cormier a plutôt fondu. Il est surtout sensible à la privation de sommeil. Songez qu'il dormait à peine cinq heures par nuit, sous la tente ou sur des couches si peu engageantes qu'il leur préférait souvent l'abri de la voiture. L'alimentation non plus n'était pas fameuse. Cormier a voué une sombre haine aux sardines à l'huile. Il ne veut plus les voir.

Maintenant, c'en est fini des privations. Bien qu'il témoigne d'un mol enthousiasme pour les toasts, les vins d'honneur, les banquets qui font coucher tard, Cormier sera sans doute récompensé de ses longues épreuves par l'inoubliable accueil de Paris. On a tout dit également sur cette apothéose, sur ce cortège d'autos pavoisées, long d'un kilomètre, qui d'Enghien aux boulevards l'accompagna à travers une foule si dense qu'il semblait impossible de s'y frayer passage.

J'aurais voulu que Cormier pût entendre toutes les réflexions de cette foule qui se pressait sur ses roues.

A l'heure où l'écrasant budget des monstres automobiles va peut-être faire reculer la mode, le snobisme et la vanité, l'exploit de Cormier et de Collignon ne vient-il pas répondre aux incrédules, aux timorés, à ceux qui croient encore que la voiture légère selon l'expression des mécaniciens « est faite pour ne pas servir », en vient-il pas leur répondre: « Vous vouliez savoir ce que peut faire une voiturette ? C'est très simple : Pékin-Paris ! »

MICHEL CORDAY.

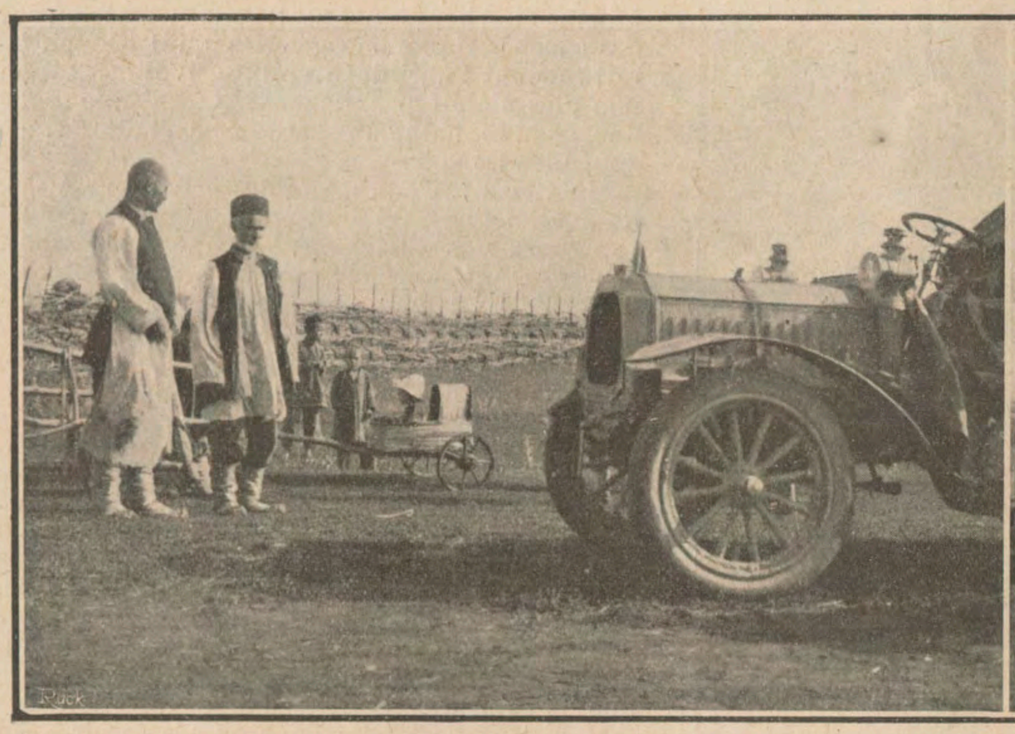
LE RAID PÉKIN-PARIS

Avant la muraille de Chine.
Les trois voitures provoquent l'admiration des habitants du dernier village précédant la grande muraille de Chine.

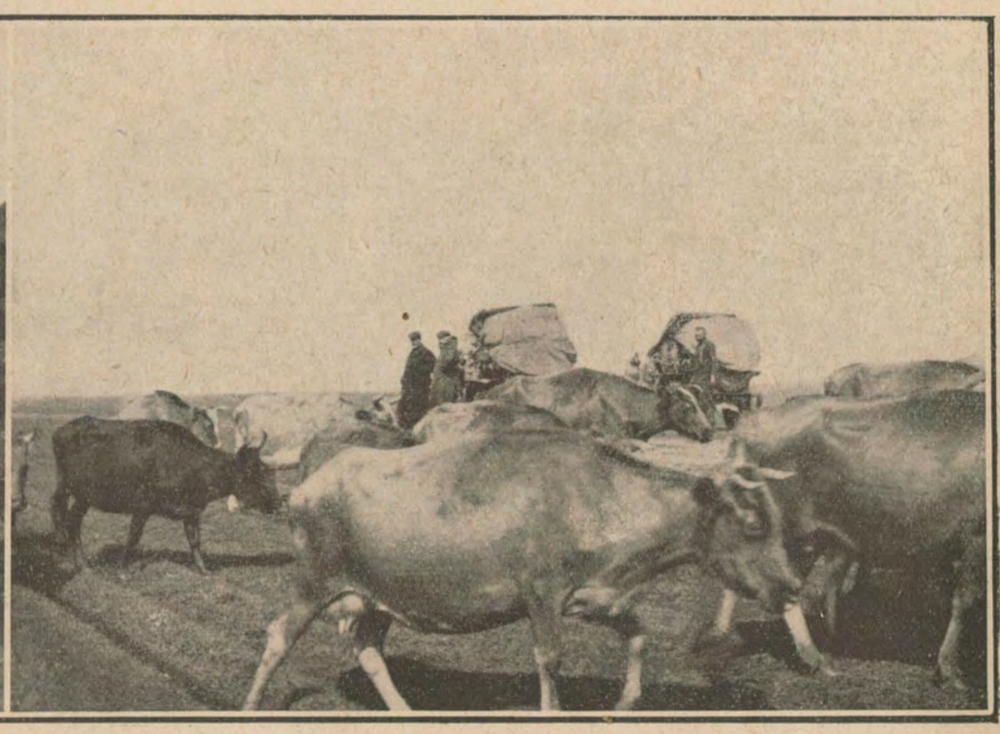
La route de Ki-Ming.
On s'étonne, en regardant cette photographie, que les petites de Dion *aient pu se frayer un passage à travers de telles routes.*

Arrêt dans le Gobi.
Dans le désert de Gobi, les concurrents trouvent un campement de Mongols et s'arrêtent pour déjeuner en leur compagnie.

Un curieux attelage à Nejmondinsk.
Cormier, reporter-photographe de talent, saisissait toujours l'occasion de faire des clichés pittoresques.



L'étonnement des Tartares.
Les Tartares regardent avec admiration les de Dion *et restent stupéfaits en les comparant à la voiture d'enfant quelque peu préhistorique qu'ils ont à côté d'eux.*



Un troupeau de vaches à Sviask.
Cormier et Collignon se sont arrêtés pour voir passer un immense troupeau de vaches qui, d'ailleurs, les observent du coin de l'œil avec curiosité.

LE RAID PÉKIN-PARIS

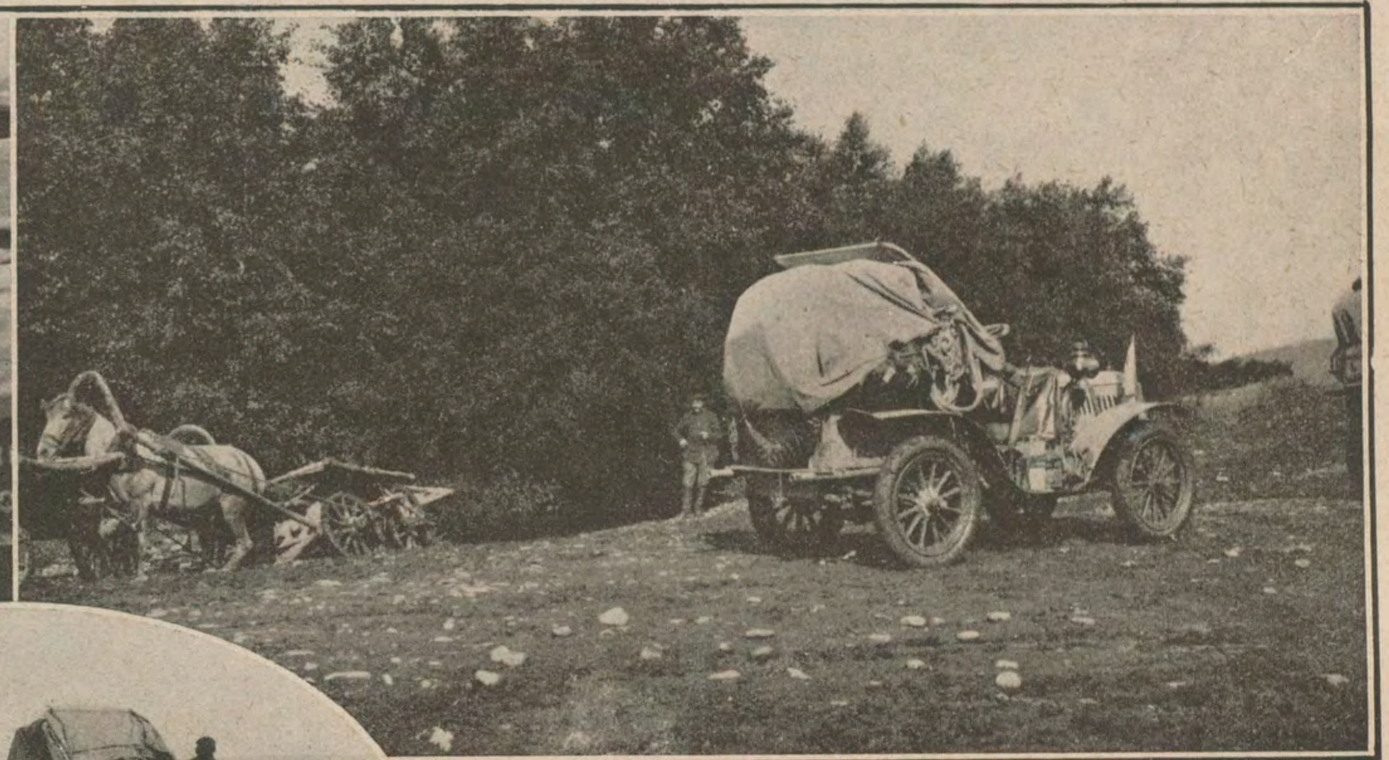
COLLIGNON EMBOURBÉ PRÈS DE SELENGNINSK

Selengninsk est la résidence du Dieu vivant de Boudha. Ce Dieu vivant devrait bien veiller sur les routes qui avoisinent sa cité et recommander aux ponts et chaussées d'opérer leur réfection. Le pauvre Collignon peste contre cette divinité négligente en voyant, au sortir de Selengninsk, sa petite de Dion enfouie dans la boue. Avec l'aide du mécanicien Bisac et de ses compagnons, il va pouvoir sortir de ce mauvais pas et rouler à nouveau avec précaution pour ne plus être victime d'incidents semblables.

LE RAID PÉKIN-PARIS

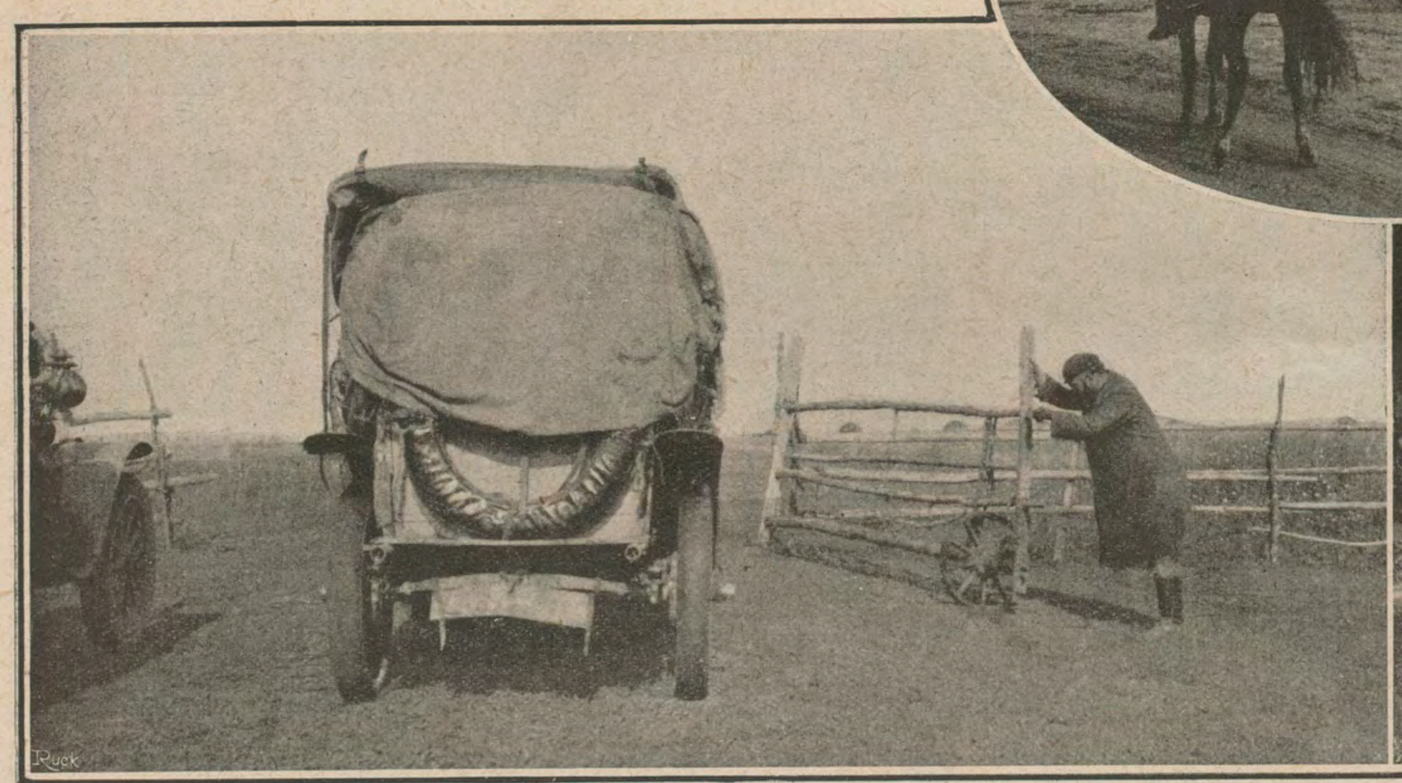
Galants avant tout !

Des femmes mongoles viennent admirer les de Dion, *et les conducteurs s'arrêtent pour leur en montrer les beautés.*



La Montée de l'Oural.

C'est avec un certain orgueil que les concurrents de Pékin-Paris viennent prêter assistance à une charrette embourbée.



La porte de Birsk.

Cette porte du village de Birsk, que vient ouvrir notre confrère Jean du Taillis, est l'une des plus perfectionnées du pays. Elle ressemble à s'y méprendre à bien des passages à niveau francais, avec cet avantage qu'on peut l'ouvrir soi-même.

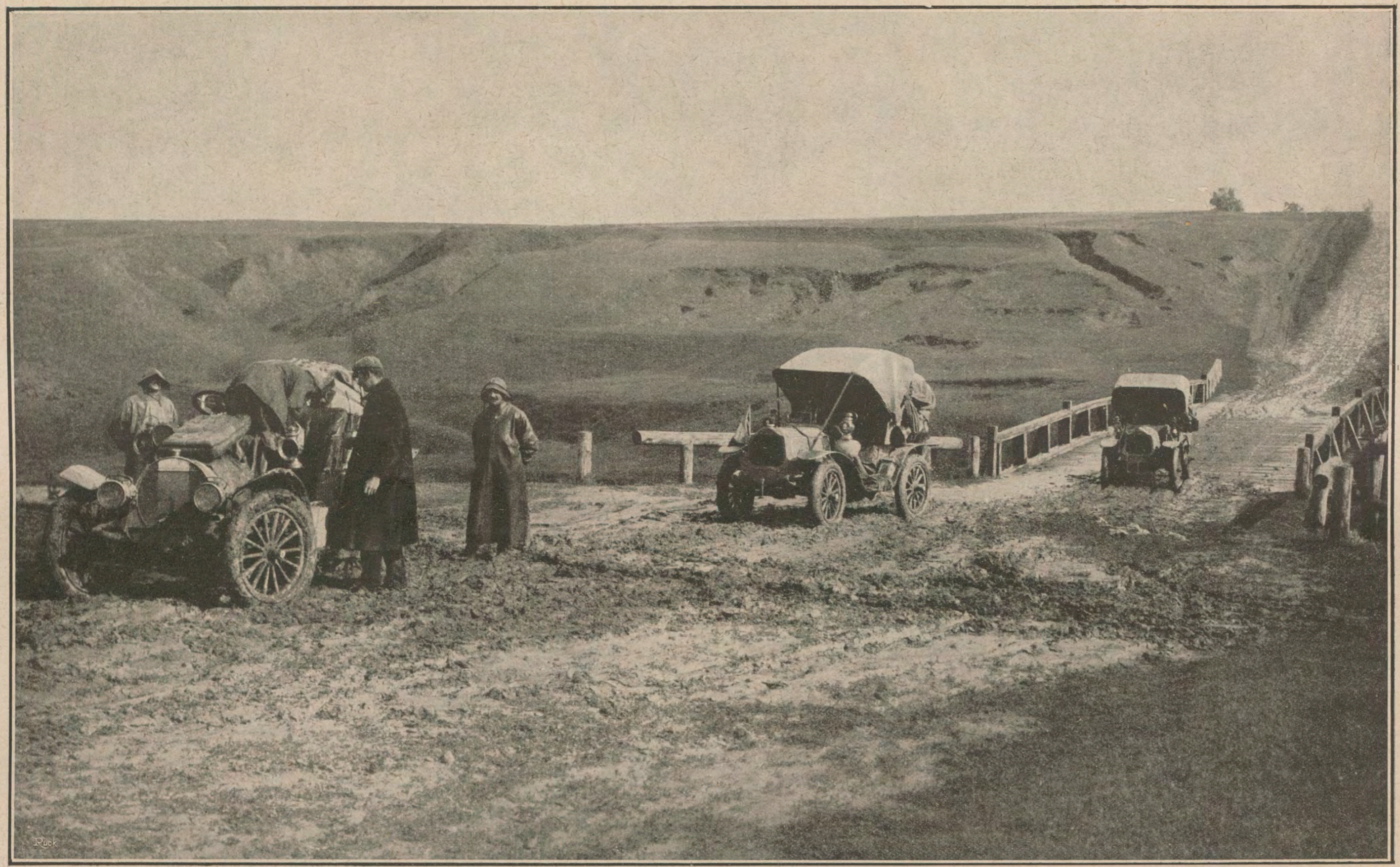
Près de Tchéhiabinsk.

Situé à 20 verstes de Tchéhiabinsk, ce lac rappelle aux Pékin-Paris celui de Genève. Les conducteurs s'arrêtent pour demander leur route et pour admirer le paysage très pittoresque.

Un bois de bouleaux.

Les conducteurs viennent de quitter Tchéhiabinsk et trouvent pour la première fois une route aussi belle que celles du Bois de Boulogne. Elle ne durera que la longueur du bois de bouleaux. Après, les ornières recommenceront.

LE RAID PÉKIN-PARIS



LA CARAVANE ENTRE SVIASK ET THÉVOKSARY

Sur une route à peine tracée, remplie d'ornières et de caniveaux, formée par une boue gluante dans laquelle les voitures s'enlizent, les petites de Dion et la Spyker viennent de trouver un pont. Par hasard, il a été assez solide pour ne pas s'écrouler sous le poids des véhicules. Fiers de ce succès, les courageux voyageurs s'arrêtent pour faire un semblant de déjeuner et pour retirer aux pauvres Dunlop *la carapace boueuse qui fait déraper à chaque tour de roue.*

LES *DE DION* SE REPOSENT DA

Le 30 août, à 6 heures du soir, les courageux concurrents de Pékin-Paris ont fait leur entrée dans Paris, point terminus de leur formidable randonnée à travers le monde. Cormier et Collignon, sur 10-chevaux de Dion (*pneus* Dunlop) *et la 15-chevaux* Spyker *ont oublié toutes les fatigues de leur voyage, devant les ovations enthousiastes qui n'ont cessé de leur être adressées tout le long de leur parcours dans la capitale. Jamais on n'avait assisté à semblable manifestation de sympathie. Une foule compacte à travers laquelle les voitures avaient peine à se frayer un passage sillonnait les routes depuis Enghien jusqu'aux boule-*

ANS LA MONTÉE DE L'OURAL

DANS LA MONTÉE DE L'OURAL

vards. Cormier, Collignon et la Spyker étaient partis de Pékin le 10 juin, à 10 heures du matin. Ils ont donc mis exactement quatre-vingt-un jours pour accomplir les 13.000 kilomètres du voyage. C'est grâce à leur énergie indomptable, à leur endurance obstinée, à leur bonne humeur qu'aucun incident ne pouvait ternir, que Collignon, Cormier, le brave mécanicien Bisac et le reporter Jean du Taillis ont pu mener à bien cette admirable performance sans avoir un seul moment de faiblesse, malgré les péripéties souvent angoissantes de l'interminable route.

LE RAID PÉKIN-PARIS

PASSAGE DIFFICILE A KI-MING

On ne s'imaginerait jamais, en voyant les robustes petites de Dion, à quelles dures épreuves elles furent soumises pendant le parcours. Parfois il fallait attendre des journées entières avant que l'on puisse avancer, tant les ornières étaient profondes. Il fallait recourir à des coolies pour tracer un semblant de route où pourraient se frayer passage les concurrents.

LA SORTIE DE ZLATAOUSK

Voilà des maisons ! Les téméraires concurrents de Pékin-Paris sont en Russie. Ils commencent à se sentir vivre et à concevoir que leur projet d'établir le raid Pékin-Paris n'était pas impossible. Cormier prend une dernière photographie avant de partir pour l'étape suivante.

LE RAID PÉKIN-PARIS

LA RÉCEPTION A LA MAIRIE D'ENGHIEN

C'est à 4 heures de l'après-midi, le 30 août, que les glorieux conducteurs de Pékin-Paris firent leur entrée dans la mairie d'Enghien, dernière station avant l'arrivée au point terminus de leur randonnée. Ils y recueillirent une ovation enthousiaste, prélude de celle qui les attendait à Paris où le public leur fit un si chaleureux accueil.

UN TOAST

Cormier remercie le marquis de Dion, qui vient de trinquer à sa santé, à Enghien, et rend hommage à la perfection de sa voiture et de celle de Collignon.

LE MAGASIN DE CORMIER

C'est avec une certaine satisfaction que Cormier a retrouvé son magasin de la rue d'Anjou, qu'il avait quitté pour établir une des plus belles performances de notre époque.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Luc, gagnant du Grand Prix du Motocycle-Club de Reims, parcourant les 200 kilomètres en 2 h. 56 m. 13 s. 2/5, sur une 2-cylindres de 8 chevaux.

GARE A LA BOUE!

Il vous est certainement arrivé de passer sur une route détrempée, aux ornières remplies d'eau, ou, après une forte averse, de longer une rue boueuse où la pluie s'étale en larges flaques. Pour peu que l'allure soit un peu vive, sous chacune des roues, l'eau rejaillit en nappes boueuses, semblables aux « moustaches » que soulève, dans sa course, la proue du racer. Si les trottoirs sont étroits, la boue rejaillit presque sur les maisons, déversant sur les passants trop curieux une douche intempestive. Tous s'écartent avec des cris d'effroi, tandis que le chauffeur continue sa route en souriant dans son masque.

— Ils sont bien arrosés! Tant pis pour eux, ils n'avaient qu'à ne pas s'approcher

Et bien garanti par ses larges ailes, enveloppé dans son parapluie, le chauffeur — je parle du chauffeur mal élevé — se complaît dans son rôle d'arrosoir. Il se croit bien tranquille. Que pourrait-il lui arriver? Quelques cris farouches de femmes, quelques qualificatifs plus ou moins aimables de la part de ses victimes, selon leur degré d'éducation. Et c'est tout? Qu'il ne s'y fie pas. Un jugement du tribunal correctionnel de Montpellier décide que « l'automobiliste qui, passant dans une rue étroite et remplie de flaques de boue, à une allure supérieure à celle autorisée par l'arrêté municipal, soulève de véritables gâchis de boue qui inondent les passants, est passible des peines de simple police et de dommages-intérêts envers les personnes qu'il a ainsi couvertes de boue. »

Il y a bien une restriction, puisque les termes mêmes du jugement indiquent qu'il est nécessaire, pour encourir une responsabilité que le chauffeur marche à une allure supérieure à celle autorisée par les arrêtés municipaux. Mais si l'on réfléchit que cette allure est, dans la plupart des villes, impossible à conserver, on verra que la responsabilité de l'auteur du dommage est presque toujours engagée.

Il va de soi que, même dans le cas contraire, l'article 1382 du Code civil trouve toujours son application, surtout s'il est démontré que le chauffeur a pris un malin plaisir à arroser ses victimes.

F.-A. WHEEL.

L'infortuné Weigel, qui vient d'être condamné à un mois de hard-labour, en Angleterre, pour excès de vitesse.

CYCLISME

Le départ du Championnat de Saint-Dié, gagné par Meyer, champion depuis 1895 jusqu'à 1907 et champion des Vosges 1907.

RETRAITE PRUDENTE

Un des meilleurs stayers qui aient paru sur nos pistes, le vieux Nat Butler, frappé de voir le nombre considérable d'accidents qui se produisent, sinon quotidiennement, du moins chaque semaine, dans les vélodromes allemands, vient de prendre une sage décision. Il se retire et laisse à d'autres le soin de risquer leur existence de façon aussi puérile. Nous regrettons profondément la retraite prématurée de ce coureur aussi célèbre que sympathique. Nous devons toutefois le féliciter de cette sage détermination. Sérieux, il a mis de l'argent de côté, lui permettant de vivre dans une agréable aisance: il lui est par conséquent inutile d'essayer encore de se suicider. Il remplira les engagements qu'il a signés et partira ensuite en Amérique. Souhaitons que ses dernières courses soient des triomphes pour lui, exempts d'accidents.

Au fond, c'est l'éternelle question des épreuves derrière moteurs qui revient sur le tapis.

Où sont les courses derrière tendems d'antan? Regardez le succès qu'elles remportent chaque fois qu'un directeur de vélodrome en inscrit à son programme!

C'était l'autre semaine, le Bol-d'Or, dimanche dernier, les 100 kilomètres avec les Georget et Petit-Breton, et le public s'était rendu en foule à Buffalo. MM. Victor Breyer et Robert Coquelle ont trouvé la véritable formule. Espérons qu'ils nous donneront souvent encore des courses aussi sportives.

L'effort athlétique de l'homme qui court derrière tandem intéresse bien davantage le public que celui de l'acrobate derrière moto.

JACQUES MORTANE

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 24 au 31 Août.

CYCLISME

Dimanche 25 Aout.

Vélodrome Buffalo. — *Bol d'Or:* 1. Léon Georget (904 kilom. 420); 2. Ringeval (833 kilom. 100); 3. Lafourcade; 4. Van Houwaert; 5. Faber; 6. Privat; 7. Poiry.

ATHLÉTISME

Dimanche 25 Août.

Joinville-le-Pont. — *Six heures à la nage:* 1. Paulus (15 kilom. 120); 2. Chrétien (14 kilom. 660); 3. Altiéri; 4. Latimier; 5. Wolffe.

Championnat du Mille: 1. Vasseur (28 m. 26 s. 3/5); 2. Renou; 3. Lutgen; 4. Bignell.

HIPPISME

Dimanche 25 août

Dieppe. — *Prix de Pourville* (2.400 m.): 1. Scotch-Reel, à M. J. Lieux (Ch. Childs); 2. Flosshilde; 3. Orion. (7 partants.)

Prix Charles-Laffitte (2.400 m.): 1. Marie, à M. J. de Brémond (Benson); 2. Roncal; 3. Cheik. (10 partants.)

Saint-Cloud. — *Prix Tiercelin.* (trot attelé, 2.800 m.): 1. Dugay-Trouin, à M. Moulinet (Landier); 2. Dirca; 3. Dwina, (5 partants.)

Mardi 27 aout.

Dieppe. — *Prix d'Amphitrite* (2.400 m.): 1. Ad Gloriam, à M. Veil-Picard (Rolfe); 2. Punta-Gorda; 3. Aquarelle. (9 partants.)

Mercredi 28 aout

Saint-Cloud. — *Prix Flush* (trot attelé): 1. Epingle, à M. L. Olry-Rœderer (Urier); 2. Eliane; 3. Elisabeth. (8 partants.)

Jeudi 29 aout

Dieppe. — *Prix de la Société d'Encouragement* (3.000 m.): 1. Coréen, à M. Le Gonidec (G. Bartholomew); 2. Roncal; 3. Grenat II. (6 partants.)

Critérium de Dieppe (1.200 m.): 1. Halima, à M. Calmann (Cormack); 2. Gambaiseuil; 3. Imperméable. (10 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Au moment où le dirigeable militaire *Patrie* vient de prouver au monde entier ses meilleures qualités, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de signaler un ouvrage extrêmement intéressant qui vient de paraître, sur les ballons dirigeables, les aréoplanes: *la Conquête de l'Air*, du capitaine breveté Sazerac de Forge, membre de l'Aéro-Club de France. (Berger-Levrault, 10 fr.) C'est le premier document complet, à ce jour, et consciencieux qui existe encore sur la locomotion aérienne.

Cet ouvrage, fort bien présenté, contient de très belles gravures.

ATHLÉTISME

Le docteur Schmidt étudie les pulsations de Schlegel, vainqueur du Marathon allemand, après sa victoire.

LEURS CHAMPIONNATS PERDUS

Quoique bons sportsmen les Anglais n'ont pas été sans s'inquiéter du nombre de leurs championnats nationaux qui leur ont été enlevés cette année.

Que ce soit en aviron ou en tennis, en golf ou en natation, bien des fois les champions de l'Union Jack, ont trouvé leurs maîtres. Et il ne faut pas voir, en ces résultats qui eussent semblé invraisemblables il y a encore peu d'années, des surprises.

Les Gantois, dont le huit a enlevé, à Henley, le Grand Challenge Cup sur la meilleure équipe de Londres, ne sont pas des exceptions.

En golf, un Français, Armand Massy, enleva de haute lutte le Championnat sur les meilleurs professionnels anglais.

Les Doherty n'étant pas sur la brèche, cette année, ce furent les Américains et les Australiens qui se partagèrent les honneurs des championnats de tennis et de la Coupe Davis.

Enfin, tout récemment, la Coupe du Roi, offerte pour un concours de sauvetage, fut gagnée, pour la seconde fois, par l'Allemand Sibiele et le championnat du saut a la perche par un Suédois.

Faut-il conclure de toutes ces défaites que le muscle anglo-saxon n'est plus ce qu'il était il y a peu d'années?

Je ne le crois pas. Les Anglais sont aussi bons qu'avant et leurs méthodes d'entraînement sont devenues de véritables sciences. Mais à côté d'eux leurs élèves d'hier ont grandi et commencent à devenir les égaux de leurs maîtres.

Les luttes n'en seront que plus intéressantes.

L. DE FLEURAC.

HIPPISME

Un saut d'obstacle au Concours hippique de Libreville, organisé en l'honneur de la fête du 14 juillet. Les concurrents, étaient tous d'excellents cavaliers.

LE PRIX LA ROCHETTE

Dimanche dernier s'est couru, a Chantilly, le Prix La Rochette. Les conditions spéciales de cette épreuve la rendent particulièrement intéressante: c'est d'abord un triennal, ce qui signifie que les concurrents engagés ont à disputer trois manches, une à deux ans, une autre à trois ans et la dernière à quatre ans: ensuite, sont seulement qualifiés les produits n'ayant jamais cessé d'appartenir à l'éleveur qui les a fait naître: enfin chaque propriétaire ou association de propriétaires, peut engager un poulain et une pouliche, qui, les deux premières années, sont admis à courir les épreuves qui leur sont respectivement réservées: un seul de ces produits est admis à courir l'épreuve unique de la troisième année.

Cette clause restrictive donne un attrait particulier à la publication des engagements de ce Prix. Car l'épithète de « nomination dans le La Rochette », que l'on accole souvent aux noms des débutants de la jeune génération, signifie que, parmi les pensionnaires susceptibles de cet engagement dans une écurie, le produit en question est celui qui a été jugé le plus digne de mener à la victoire les couleurs de la maison.

Le public spécial des courses, qui se laisse souvent entraîner par une propension fâcheuse à donner de tous les événements une explication très rude mais un peu primitive, fera bien de passer en revue ces engagements des années passées. Il se convaincra bien vite que les jugements portés par les propriétaires et par les entraîneurs ne sont pas dépourvus de cette fragilité qui est la caractéristique des jugements humains. Il se rendra compte que ces personnes ne possèdent pas cette science infuse qu'il leur reconnaît injustement: car ce qu'il prend pour le résultat d'un calcul machiavéliquement échafaudé est, le plus souvent, l'effet du pur hasard. Scabieuse qui, dans le Prix La Rochette, rapporta 1.286 francs pour 10 francs, était complètement abandonnée par ceux qui avaient assisté à son travail, et pourtant elle a triomphé. Je ferais peut-être bien de m'arrêter; je crois que je prêche un peu dans le désert.

BOÏARD.

AUX CHAMPIONNATS D'EUROPE

Les championnats d'Europe d'aviron ont été disputés cette année à Strasbourg. Notre photographie représente les vainqueurs du championnat à quatre de pointe, la Société belge du Royal Sport nautique de Gand. Au fond, la Stella, équipe strasbourgeoise, classée quatrième.

Le maréchal de logis de Blesson, vainqueur de l'épreuve du saut en hauteur, à la fête du 14e chasseurs, à Dôle.

Les Championnats professionnels d'Athlétisme

Le gagnant du saut en hauteur.

Mittelberger a triomphé dans le saut en hauteur avec élan, en franchissant 1 m. 62.

Paquette lançant le poids.

Paquette a remporté les championnats du lancement du poids, avec 11 m. 16, et du lancement du disque, avec 32 m. 35 (record de France professionnel).

Billotte bat un record.

Billotte, après avoir remporté le championnat du saut à la perche, avec 2 m. 80, s'est attaqué au record de France professionnel, qu'il a battu en franchissant 3 mètres.

Quelques brillantes performances ont été accomplies, dimanche dernier, au cours des Championnats professionnels d'athlétisme disputés à Vanves, sur les terrains du Sporting Club de Vaugirard. Les pros sont en passe de devenir aussi bons que les amateurs.

DRIVE ET REVERS

Où et comment l'on doit prendre la balle — Ce qu'il faut faire du poids de son corps — Manières anglaise e américaine de tenir sa raquette

Les plus récentes statistiques nous démontrent que le lawn-tennis est en train de devenir chez nous un sport sérieux. C'éait bien son tour. Il y avait assez longtemps que nous en faisions un divertissement dans le genre du « zanzibar », qui, au moins, présente cette utilité de servir, dans les petits cafés, au règlement des consommations.

Désormais, sur les courts, nous ferons autre chose que d'échanger, sans résultat, des balles mal lancées et des propos qui ne l'étaient pas beaucoup mieux. Une raquette à la main, nous faisons du sport. Et c'est encore quelque chose que nos pères ne connaissaient pas.

Mais l'on sait qu'à part un petit quarteron de champions immuables, nous ne savons pas jouer au lawn-tennis. Tant que nous le considérions comme un simple délassement de bonne compagnie, la chose n'avait point d'importance. Elle en prend une singulière, maintenant que nous avons décidé de faire effort vers le mieux.

C'est pourquoi il ne sera pas inutile de méditer quelques instants sur le drive et le revers (fore-hand and back-hand drive) en l'exécution desquels il nous arrive d'errer plus souvent qu'à notre tour. Aussi bien nous pouvons nous consoler à cette pensée que, si les bons drives et les revers corrects sont rares chez nous, ils n'en ont pas non plus beaucoup en Angleterre. Et les meilleurs théoriciens d'outre-Manche sont d'accord pour reprocher, à ce sujet, à leurs compatriotes, bien des défauts dont ceux-ci pourraient se garder.

Trois bons principes

D'une manière générale il existe, en matière de lawn-tennis, trois règles d'expérience, de l'observation desquelles nous ne nous préoccupons pas suffisamment.

La première prescrit de recevoir toujours la balle droit au centre de la raquette; et les dieux nous sont témoins que c'est une chose à quoi nous n'attachons pas d'ordinaire une bien grande importance. Evidemment, si le fait se produit, nous en ressentons un certain contentement et une certaine impression de bien-être; mais pourvu que nous attrapions la balle d'une manière quelconque, nous nous déclarons très satisfaits et n'en demandons pas plus long. Il est incontestable cependant que la réception correcte de la balle présente un double avantage : elle permet de riposter plus sûrement, par conséquent de jouer avec plus de correction; de plus, l'habitude de recevoir la balle constamment au même point de la raquette, permet un apprentissage plus rapide et plus aisé des coups que l'on ne possède pas encore. Il est nécessaire, pour réussir dans cet art difficile, de garder les yeux fixés sur la balle. Et c'est en somme à ce jour le meilleur moyen qu'on ait proposé pour bien jouer au lawn-tennis.

Une autre maxime importante concerne le poids du corps du joueur, qui ne saurait indifféremment à tout moment reposer sur l'une ou l'autre jambe. Dans le service, par exemple, il est indispensable, au moment où la balle est lancée en l'air, qu'on porte le poids du corps sur la jambe droite pour le reporter tout entier sur la gauche à l'instant où l'on frappe ladite balle. Ceci s'entend, bien entendu, des personnes qui tiennent leur raquette de la main droite, les gauchers devront observer la procédure inverse. Cette petite cérémonie, que l'usage révèle indispensable, n'est point réservée au seul service : elle est de mise en beaucoup d'autres circonstances du jeu.

Une troisième règle est relative à la manière de tenir la raquette. Nous allons voir quelle est son importance.

Pour tenir la raquette

Il y a des façons détestables de tenir une raquette; parmi celles qui sont honnêtes et généralement adoptées, il en est deux principales, inégalement avantageuses : la manière anglaise et la manière américaine. Elles sont représentées dans les photographies qui illustrent cet article.

Tenir sa raquette à l'anglaise, c'est la tenir de telle sorte que l'avant-bras du joueur et le manche de la raquette forment un angle, plus ou moins ouvert, selon le goût de l'intéressé. Or, avec cette méthode, la plus grande partie de l'impulsion donnée par l'avant-bras s'exerce dans son plein même et, d'une façon secondaire, selon la ligne de centre de la raquette. Il s'ensuit que soit dans le drive proprement dit, soit dans ce que nous appelons le revers, le maximum de sûreté n'est pas obtenu avec une pareille prise. Le coude, le poignet et le centre de la raquette déterminant un triangle, on conçoit, sans avoir besoin de faire intervenir un calcul compliqué, que la balle doit être frappée avec moins de précision que si ces trois points se trouvaient en ligne droite.

C'est précisément cet avantage qu'offre la méthode américaine. Elle consiste à tenir sa raquette de telle sorte que son manche et l'avant-bras du joueur se trouvent constituer constamment, et d'une manière aussi rigoureuse que possible, une seule et même ligne : de telle sorte que l'un soit comme le prolongement artificiel de l'autre. La puissance d'impulsion ainsi concentrée en une seule ligne, depuis le point de production jusqu'à celui de rencontre de la raquette et de la balle, se trouve par là plus facile à régler et plus aisément employée au moment utile. Cette méthode, universellement appliquée en Amérique et en Australie, mais rarement par les joueurs anglais, est celle qui donne, avec peut-être plus de travail, les meilleurs résultats.

Variétés de drives et de revers

La prise anglaise, exagérée par certains oueurs, rend tout à fait impossible l'exécution de plusieurs coups : du service à l'américaine, par exemple, et aussi du drive le plus normal, celui que les Anglais appellent fore-hand drive with lift.

Car des trois sortes de coups « d'avant-main », dont deux s'attaquent aux balles basses, le troisième, celui que nous appelons par excellence le drive, est considéré comme le roi des coups, si l'on peut dire. Il présente sur les deux autres plusieurs avantages : on peut avec lui frapper la balle plus violemment qu'avec tout autre, la trajectoire demeurant symétrique, au lieu d'être constituée par une ascension terminée par une chute soudaine au fond du terrain; en laissant la balle rebondir plus longtemps il permet de mieux la diriger; et il est fort utile en face d'un joueur de volée. Il suffit du reste, pour le réussir, d'attaquer la balle avec la raquette présentée dans un plan vertical, ou légèrement inclinée en arrière, si l'on juge que la balle ne passerait pas le filet.

Pour les raisons que nous avons indiquées, le drive proprement dit est beaucoup plus recommandé aux débutants que les deux autres et en particulier ce que nous appelons la demi-volée. Non seulement il est plus facile à réussir, mais encore il rend plus de services que celle-ci dans le jeu. Bien des joueurs se sont fait par son emploi à peu près exclusif une belle renommée.

Le moment du contact.

Photographie schématique indiquant la hauteur approximative à laquelle la balle doit être prise, et la position de la raquette dans le « revers avec effet ».

Il est indispensable, pour le bien pratiquer et pour lui faire produire le maximum d'effet possible, de ne pas jouer la balle en tenant sa raquette « à l'anglaise ». L'angle formé par l'avant-bras et le manche, en rendant le coup plus difficile, lui enlève toute précision et diminue sensiblement la force d'impulsion communiquée à la balle. Or, ce qui constitue le plus précieux avantage de ce drive, c'est la possibilité d'expédier par lui à l'adversaire une balle si violemment adressée qu'il a beaucoup de peine à la reprendre. C'est pourquoi rien de ce qui facilite la rapidité et pour ainsi dire la brutalité de ce coup ne doit être négligé.

Ce drive n'est pas l'exercice préféré des tenniswomen. Il exige en effet, une vigueur et une violence de mouvements qui ne sont point de leur... sexe. Quelques-unes y réussissent cependant, mais il ne faut point voir en lui l'avenir du lawn-tennis féminin, ou alors nous devons attendre que nos charmantes porteuses de raquettes aient acquis plus de vigueur qu'elles ne daignent en manifester jusqu'ici. Du moins les deux autres procédés de renvoi demeurent offerts à leur habileté. Et s'il est vrai que les femmes ont plus de dextérité que nous autres, elles ont encore la partie assez belle. Il y a dans l'exécution d'une bonne demi-volée assez de difficulté pour tenter leur ambition.

Un revers

Cette photographie représente le départ pour un revers, la raquette étant tenue à l'anglaise.

En matière de revers la façon de tenir la raquette joue aussi un grand rôle. Il y a un revers anglais que pour la même raison que précédemment, les meilleurs théoriciens... anglais sont loin de recommander. Le désavantage est ici encore constitué en principe par ce fait que l'avant-bras et le manche de la raquette ne se trouvent pas dans le prolongement l'un de l'autre.

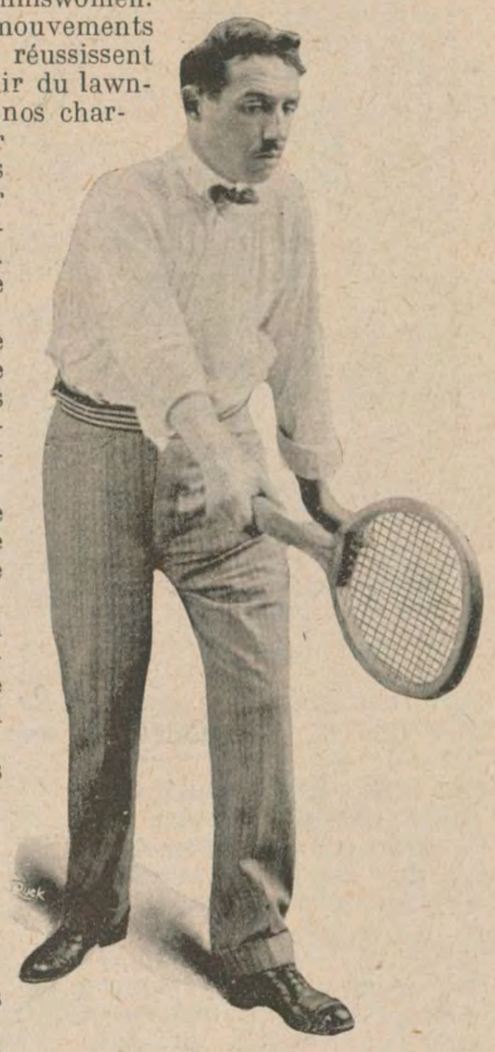
Il en résulte que, dans un coup, ou plus encore que dans ceux de *fore-hand*, la précision est malaisée à obtenir, on ne saurait jamais être absolument sûr, en l'employant, de la direction donnée à la balle, et surtout de la force d'impulsion qui lui est transmise.

De plus, dans l'exécution d'un pareil revers, l'épaule et tout le corps jouent un rôle difficile à régulariser et à transformer en effet utile. Et l'on n'arrive pas aisément en ne se servant que de ce *back-hand stroke*, à « couper » les balles, c'est-à-dire à leur imprimer un effet tel qu'elles ne font pas, arrivant sur l'adversaire, le bond que celui-ci était en droit d'attendre, conformément aux apparences.

Ce sont les Américains qui ont propagé l'emploi des balles « coupées » et ils tiennent leur raquette en conséquence. Quoique, il est vrai, l'histoire ne dise pas quel est en l'occurence le principe adopté et quelle en fut la conséquence.

Nous n'avons pas inventé une manière particulière de manier la raquette; la méthode française reste encore à déterminer. Certains de nos compatriotes ont bien sans doute l'habitude de saisir le milieu, voire même le haut du manche et de se servir de leur raquette comme d'une truelle. Mais ce procédé n'a pas donné jusqu'ici de résultats assez probants pour que nous puissions le faire entrer en ligne de compte.

En somme, il nous reste encore, en essayant de réussir les meilleurs coups de pratique américaine et de la pratique anglaise, assez de progrès à faire pour que nous ayons du travail en perspective pour quelque temps. Nous avons de plus cette année manifesté notre désir de travailler le lawn-tennis d'une manière régulière et raisonnée, comme on doit travailler tout sport athlétique. Et c'est déjà un assez beau programme que nous nous sommes tracé là.



Un drive.

Position de la raquette au moment de la rencontre de la balle. Le drive est considéré comme le roi des coups. On frappe la balle plus violemment.

Mais il faut espérer que nos joueurs continueront dans cette voie et que ce ne seront pas toujours les mêmes qui iront disputer les services à café et les théières sur les plages. Nous avons des progrès à faire, beaucoup de progrès, mais nous commençons à considérer le tennis comme un sport. Cherchons à prendre exemple sur les joueurs Anglais, nos maîtres, et nous pourrons rapidement

rivaliser avec eux. Empruntons aussi beaucoup au service américain. Tandis que le service ordinaire consiste à frapper la balle par en haut le plus rudement possible, pour la rendre malaisée à reprendre, grâce à la vitesse acquise, le service américain tend à dérouter l'adversaire par l'imprévu de ses attaques. La balle lancée de cette manière se livre aux bonds les plus incohérents et le relanceur ne peut jamais savoir d'avance à quel endroit précis elle rebondira. Les joueurs américains ne coupent pas leur service de la même manière que les joueurs anglais. Tandis que ceux-ci le coupent par en-dessous, ceux-là le coupent par en-dessus, faisant décrire à leur poignet un arc de cercle qui déforme la trajectoire initiale. Au lieu de lever le bras le plus haut possible pour faire rebondir la balle le plus fort qu'ils peuvent, ils tiennent au début de l'opération le bras plié : toute leur attention se porte, dès lors, à donner à la balle l'effet spécial qui la fera rebondir de travers. Cet effet s'obtient par un roulement de la balle d'un bord à l'autre de la raquette. La balle étant attaquée par le côté droit de la raquette doit en sortir par le côté gauche.

La méthode anglaise.

Le manche de la raquette formant un angle avec l'avant-bras, le coup ne saurait avoir la même précision.

Il est évident que ce mouvement demande un travail considérable pour être correctement et utilement exécuté. Aucun de nos joueurs français n'a réussi encore à se l'approprier. Souvent la balle ainsi sollicitée, en s'échappant de la raquette, rencontre le second bord et file vers une direction que le joueur lui-même n'avait pas prévue. Les doubles fautes deviennent assez fréquentes avec ce service.

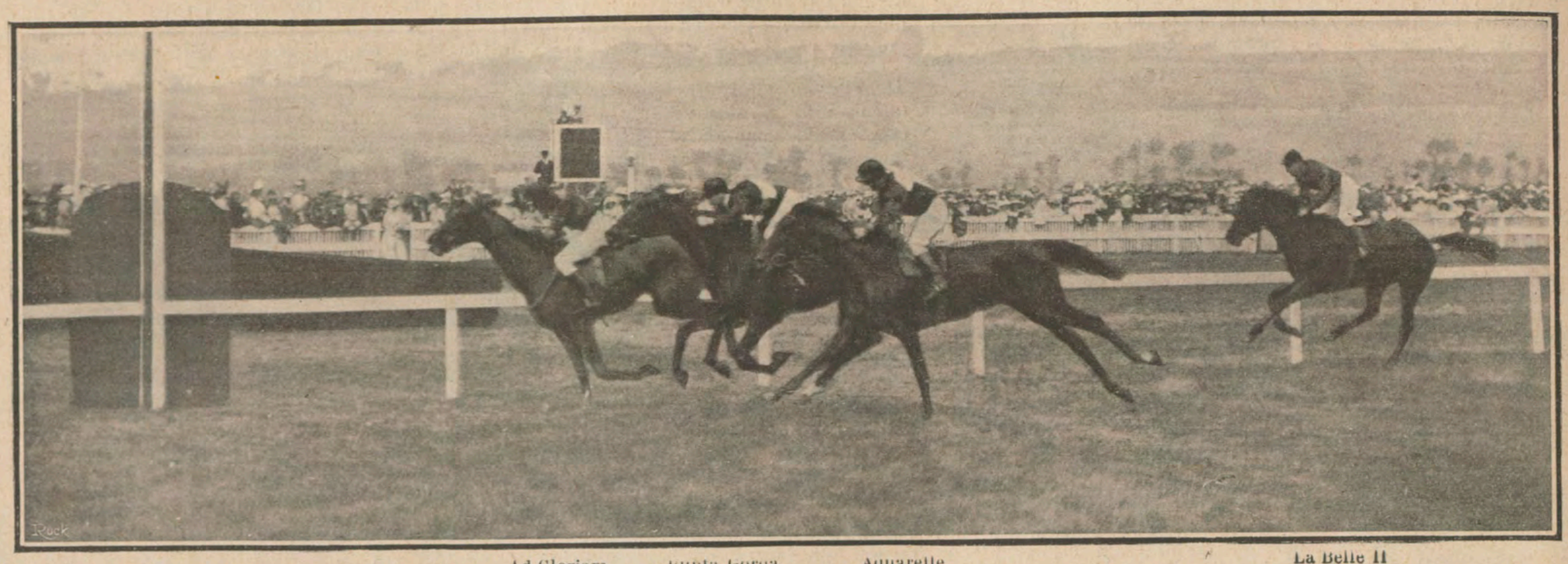
Les Américains ont ainsi perfectionné le jeu du poignet, leur méthode préférée consistant surtout dans l'emploi de coups imprévus. Les Anglais ont, en général, un jeu clair, plus franc, moins bizarre. Puisque la méthode française consiste à imiter les deux autres, souhaitons qu'elles prenne ce qu'elles ont de meilleur et qu'elle arrive à faire de véritables champions.

FERNAND BIDAULT.

La méthode américaine.

La raquette tenue à l'américaine, le manche se trouvant dans le prolongement de l'avant-bras.

LA RÉOUVERTURE A CHANTILLY



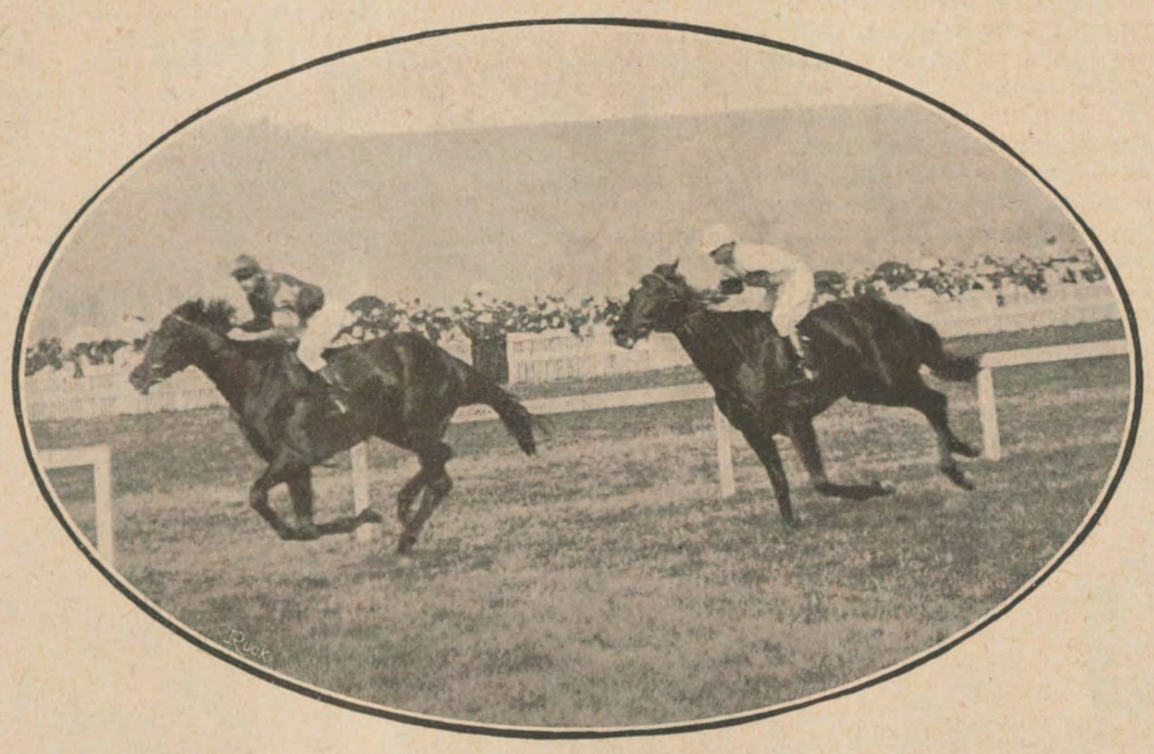
Ad Gloriam Punta Gorda Aquarelle La Belle II

L'arrivée du Prix d'Amphitrite (Dieppe, 27 août).

A l'entrée de la ligne droite, Punta Gorda dépassait La Belle II et semblait gagner, lorsque Ad Gloriam survenait à son tour à la corde, pilotée avec une grande décision par son petit jockey E. Rolfe. Punta Gorda rendait 30 livres à la gagnante.

Les dernières réunions de Dieppe : la défaite de Punta Gorda ✍ Le Meeting de Bade : succès français ✍ La réouverture des courses d'automne à Chantilly : les deux ans, victoire de Punta Gorda

Lors de ma dernière chronique, les réunions de Dieppe touchaient à leur fin ; et, dans ma précipitation, je me suis laissé entraîner non seulement à faire pressentir, mais même à célébrer à l'avance la victoire probable de Punta Gorda dans le Prix d'Amphitrite. Les événements m'ont donné tort, et la vaillante jument de M. Lieux a succombé de trois quarts de longueur, derrière Ad Gloriam, à qui elle rendait trente livres. Cette performance est certes très honorable, si l'on songe que l'échelle des poids de 50 à 65 kilos, est particulièrement dure ; mais la place d'Aquarelle à une demi-longueur de Punta Gorda éveille quelque incertitude au sujet de l'exactitude du résultat. On a cru que la fille du Capricorne ressentait les effets des fatigues glorieuses de sa campagne de Deauville ; sa victoire facile à Chantilly est venue nous tranquilliser sur ce point. On a aussi incriminé la tactique précipitée de son jockey. La raison est, paraît-il, tout autre : la sécheresse, ou plutôt la dureté du terrain a rebuté l'excellente jument, qui ne s'est jamais étendue avec la liberté et l'autorité de ses bons jours. La dernière journée de Dieppe a offert un intérêt spécial : l'épreuve du Critérium devait nous apporter quelque donnée nouvelle sur la valeur de la jeune génération et elle a bien répondu à l'attente du



Halima Gambaiseuil

L'arrivée du Critérium de Dieppe.

A deux cents mètres du poteau, Halima dominait la situation et gagnait par deux longueurs et demie.

Balbine Réflexion Clignancourt Minuscule Saint Gratien

Le saut d'un contre haut dans le Grand Steeple de Dieppe.

Disputée sur un parcours très accidenté, cette épreuve obtient toujours un vif succès. Dès le milieu du parcours la partie a paru circonscrite entre Balbine, Réflexion et Clignancourt. Après la chute de Balbine, Réflexion paraissait gagner ; mais Clignancourt, énergiquement monté, venait la battre de trois quarts de longueur.

Schuyler.

Schuyler, par Meddler et Louise N., à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse), gagnant du Prix La Rochette (poulains).

public. Le favori, Imperméable, représentant de l'écurie Edmond Blanc, a été battu ; mais Halima, qui le suivait du reste immédiatement à la cote, a remporté une victoire impressionnante, confirmant ainsi brillamment ses précédentes performances et se classant parmi les meilleurs actuels de son année. Enfin le Grand Steeple a été l'apanage de Clignancourt, piloté par M. L. de Sarret.

Au cours de la semaine, s'est déroulé le Meeting de Bade, dans lequel les écuries françaises se sont adjugé la part du lion. Bien qu'elles n'aient pas envoyé là-bas, à part Sauge Pourprée, l'élite de leurs représentants, elles ont remporté le Furstemberg Memorial, le Prix de la Fondation de Bade, le Prix du Rhin, le Prix de l'Avenir, le Prix de Heidelberg, le Prix Mercure, le Baden Prince of Wales Stakes, et les trois steeple-chases importants, le Wellgunde, le Saïda et le Grand Steeple. Nos chevaux ont échoué dans le Grand Prix ; il est juste de dire que Pernod, Montménale, Eddie ou Rossignol ne semblaient guère qualifiés pour s'adjuger une aussi belle épreuve et ajouter leur nom au brillant palmarès des vainqueurs à la suite de Smendria, de La Camargo, de Vinicius, d'Exema et de Gouvernant. La victoire a été très nette et très facile, pour Hammurabi, le représentant du haras impérial de Graditz, monté par Stern. Les autres faits saillants du meeting sont la brillante performance de Sauge Pourprée, qui, dans le Prix de l'Avenir, a devancé un très beau poulain du haras de Graditz, Horizont II, et l'excellente forme de Sourdine, qui a battu sur 1.300 mètres Peroraison et Bon. L'écurie Liénart s'est couverte de lauriers dans les steeple-chases ; son habile entraîneur, Charles Carter, a su en faire une spécialiste invincible des obstacles d'Iffezheim.

Nous en avons fini maintenant, pour un bon moment, avec les pérégrinations à travers la France et l'Europe.

Après avoir été baladeur pendant six semaines, le sport hippique a repris maintenant ses quartiers d'automne et la saison s'est ouverte par une brillante réunion à Chantilly.

C'est surtout en un jour comme dimanche dernier, que le public apprécie pleinement l'heureuse initiative des commissaires de la Société d'Encouragement, qui ont transporté à Chantilly la reprise des courses d'automne : la forêt était ravissante, le ciel légèrement couvert nous a gratifiés d'une température très douce, si bien que le déplacement, facilité du reste par l'habile organisation de la Compagnie du Nord, constituait à lui tout seul une délicieuse promenade en plein air, suffisante à faire le charme d'une journée.

Le sport a été à la hauteur de la situation : sur les six courses, trois étaient réservées aux deux ans, et trois aux représentants des autres générations : l'intérêt a été soutenu des deux côtés. Les jeunes avaient à disputer la double épreuve du Prix La Rochette, l'une étant réservée aux poulains, l'autre aux pouliches. Au contraire de ce qui s'est passé jusqu'ici, le lot des pouliches a paru être inférieur à

Prix La Rochette (poulains). A 100 m. du poteau.

Schuyler a pris un léger avantage qu'il a conservé jusqu'au poteau, après avoir lutté contre Pernambouc et Kinkajou.

Punta Gorda — Scotch Heel — Le Gargan — Saint Léonard — Montjoie — M. Périchon

Le Prix de Chantilly. Le tournant au premier tour.

M. Périchon a été obligé de mener le train, devant Montjoie et Le Gargan, Punta Gorda est restée en queue pendant tout le premier tour. Elle est venue progressivement pendant le second tour ; à l'entrée de la ligne droite, elle a dépassé Le Gargan, qui avait réglé ses adversaires.

celui des poulains ; en outre, il nous a offert une confirmation nouvelle de cette fameuse et glorieuse incertitude du turf. La gagnante a été Scabieuse, sur laquelle personne ne comptait pas même son propriétaire et son entraineur ; ses rares partisans ont touché au mutuel la coquette proportion de 128 contre 1. Une remarque intéressante : dans sa dernière course, Scabieuse avait, eu en recevant dix livres et le sexe, échoué contre Agadir, une réforme de l'écurie Ed. Blanc ; dimanche, à poids égal, cette même Scabieuse a triomphé de Boghari, la nomination de l'écurie Edmond Blanc dans le Prix La Rochette. Quoi qu'il en soit cette pouliche a montré une supériorité très nette sur ses concurrentes ; il n'y a pas de raisons pour que le résultat ne soit pas exact.

Dans l'épreuve des mâles, le favori a été aussi battu, mais le vainqueur Schuyler était le second à la cote. Le poulain de M. Vanderbilt a montré beaucoup de courage, car il a été fortement sollicité pour

Le Prix La Rochette (pouliches). Dans la montée.

Douze concurrentes se sont présentées au poteau. Impulsion, Villanelle, Foresight, Scabieuse, Papillotte et La Nugère ont galopé en tête jusqu'aux tribunes, où Papillotte, prenant un léger avantage, s'annonçait comme la gagnante probable.

conserver l'avantage sur ses suivants immédiats Pernambouc et Kinkajou.

Du côté des chevaux d'âge, le Prix de Chantilly présentait un attrait tout spécial. L'écurie Lieux, au cours de sa carrière, n'avait jamais gagné à Chantilly ; et Punta Gorda n'avait jamais disputé d'épreuves sur cet hippodrome, bien qu'elle courût dimanche pour la soixante-dixième fois. Ce fait curieux n'aura plus désormais qu'un intérêt rétrospectif ; car l'écurie Lieux et Punta Gorda, l'une représentant l'autre, ont remporté le Prix de Chantilly avec l'aisance la plus grande. Elle rencontrait pourtant des adversaires sérieux et confirmés sur la distance ; mais, à voir son mécanisme régulier actionné par son courage inaltérable, on ne sait vraiment où se fixera la limite de ses exploits.

Après sa défaite dans le Prix d'Amphitrite, quelques personnes avaient fait entendre que Punta Gorda était surentraînée et qu'elle avait terminé son pacte avec la victoire Il n'en était rien, et d'ores et déjà on peut la considérer comme la gagnante presque certaine du Prix du Conseil Municipal. Ce serait là une apothéose magnifique, avant son départ pour les haras. Tous les sportsmen applaudiraient à ce succès, tant pour la merveilleuse jument, dont la carrière fut si brillante, que pour le propriétaire, M. Lieux.

René Riondet.

Scabieuse

Scabieuse, par Isinglass et Santa Stella, au comte Gérard de Ganay (Hobbs), gagnante du Prix La Rochette (pouliches).

Scabieuse Papillotte Foresight

L'arrivée du Prix La Rochette (pouliches).

Scabieuse, sur la victoire de qui personne ne comptait, a laissé une excellente impression. Amenée dans un état irréprochable par son habile entraîneur, Jacquemin, elle a triomphé nettement après une lutte sévère. Son rapport au Pari Mutuel a été de 1.286 fr. pour 10 fr.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le gérant* : Camille Lecestre.